

PROLONGEMENT DE LA 3<sup>E</sup> LIGNE DE TRAMWAY  
DE SAINT-ÉTIENNE

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À  
LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

# VOLUME G2 - Étude d'impact

Appréciation des impacts du  
programme au sens du code de  
l'environnement et justification de  
l'absence de notion  
de programme

**3<sup>e</sup> LIGNE  
DE TRAMWAY**



**SAINT-ÉTIENNE  
MÉTROPOLE**









## SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	3
1 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LA NOTION DE PROGRAMME .....	5
2 CONTEXTE DE L'OPÉRATION ET ABSENCE DE NOTION DE PROGRAMME.....	6
2.1 Le prolongement de la 3 <sup>ème</sup> ligne de tramway.....	6
2.2 La ZAC Châteaureux et ses équipements publics tels que l'aménagement du boulevard urbain colonel Marey .....	6
2.3 La ZAC Manufacture Plaine Achille .....	8
2.4 La voie verte des confluences .....	9
2.5 Conclusion.....	9
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	10







## 1 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LA NOTION DE PROGRAMME

Selon l'article L.122-1 du Code de l'environnement :

« Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle.

Lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme.

Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »



## 2 CONTEXTE DE L'OPÉRATION ET ABSENCE DE NOTION DE PROGRAMME

Une analyse a été menée afin de définir si le prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway s'inscrit dans un programme de travaux avec l'un des projets connexes à l'opération. Celle-ci a permis d'identifier des fonctionnements complémentaires mais indépendants.

### 2.1 Le prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway

L'opération du prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway est un projet comprenant 4,3 km d'infrastructure nouvelle et 6 nouvelles stations. Ce projet de tramway se raccorde au réseau de tramway existant à la station « Châteaureux » et à l'actuelle station « Geoffroy Guichard » sur la rue Claude Odde.

Il emprunte les principales rues suivantes :

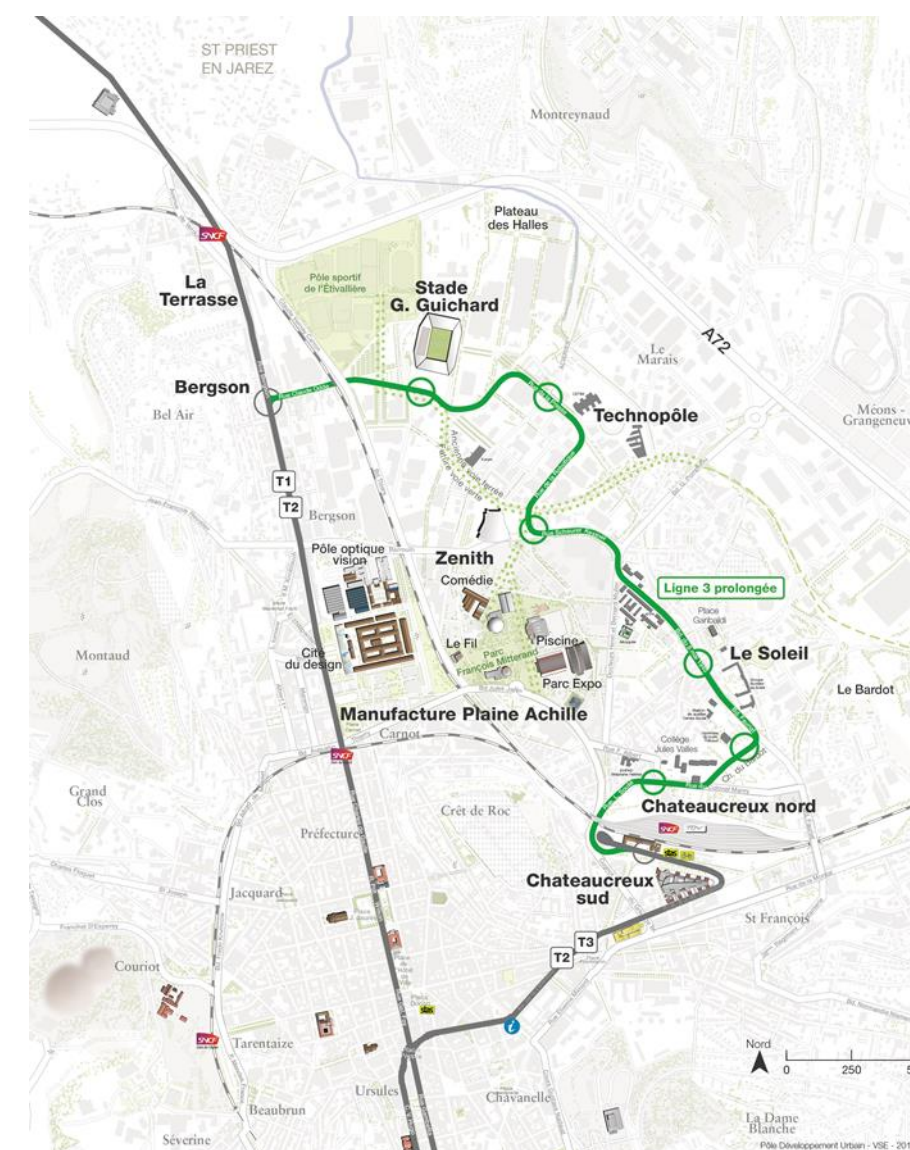
- les rues Cugnot et Soulié,
- la rue Colonel Marey,
- le chemin du Bardot à travers l'îlot Rocher,
- les boulevards Fauriat et 8 Mai 1945,
- la rue Scheurer Kestner,
- les rues de la Robotique, de la Presse et Bénévent
- la rue de l'Innovation et l'allée V. Durkovic,
- l'Allée Guy Huguet
- la rue Claude Odde.

Les objectifs du prolongement du tramway sont, pour rappel, de :

- de mailler le réseau tramway,
- de favoriser l'usage des transports collectifs en créant une offre de transport attractive,
- d'améliorer l'attractivité du quadrant Nord-est de l'agglomération,
- de desservir les grands équipements (Zénith, Comédie, Fil, Parc des expos, stade, ...),
- de contribuer à effacer la coupure constituée par les voies SNCF en cœur d'agglomération,
- de requalifier les espaces publics.

Il est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de Saint-Etienne Métropole.

Figure 1 : Tracé du projet



### 2.2 La ZAC Châteaureux et ses équipements publics tels que l'aménagement du boulevard urbain colonel Marey

Le quartier Châteaureux est aujourd'hui devenu le principal pôle tertiaire de la métropole stéphanoise en bénéficiant d'un positionnement privilégié autour du pôle multimodal de la gare SNCF et à proximité immédiate de l'hyper centre. L'amélioration du franchissement des voies ferrées est une des conditions de la poursuite de la dynamique engendrée vers le nord.

L'objectif du projet est de développer un quartier d'affaires en complémentarité d'une nouvelle offre d'habitat et de services, autour du pôle multimodal de la gare de Châteaureux, constituant un point d'entrée majeur dans la ville (gare TGV en provenance de Paris, 12 000 voyageurs/jour avec le TER en provenance de Lyon,...).

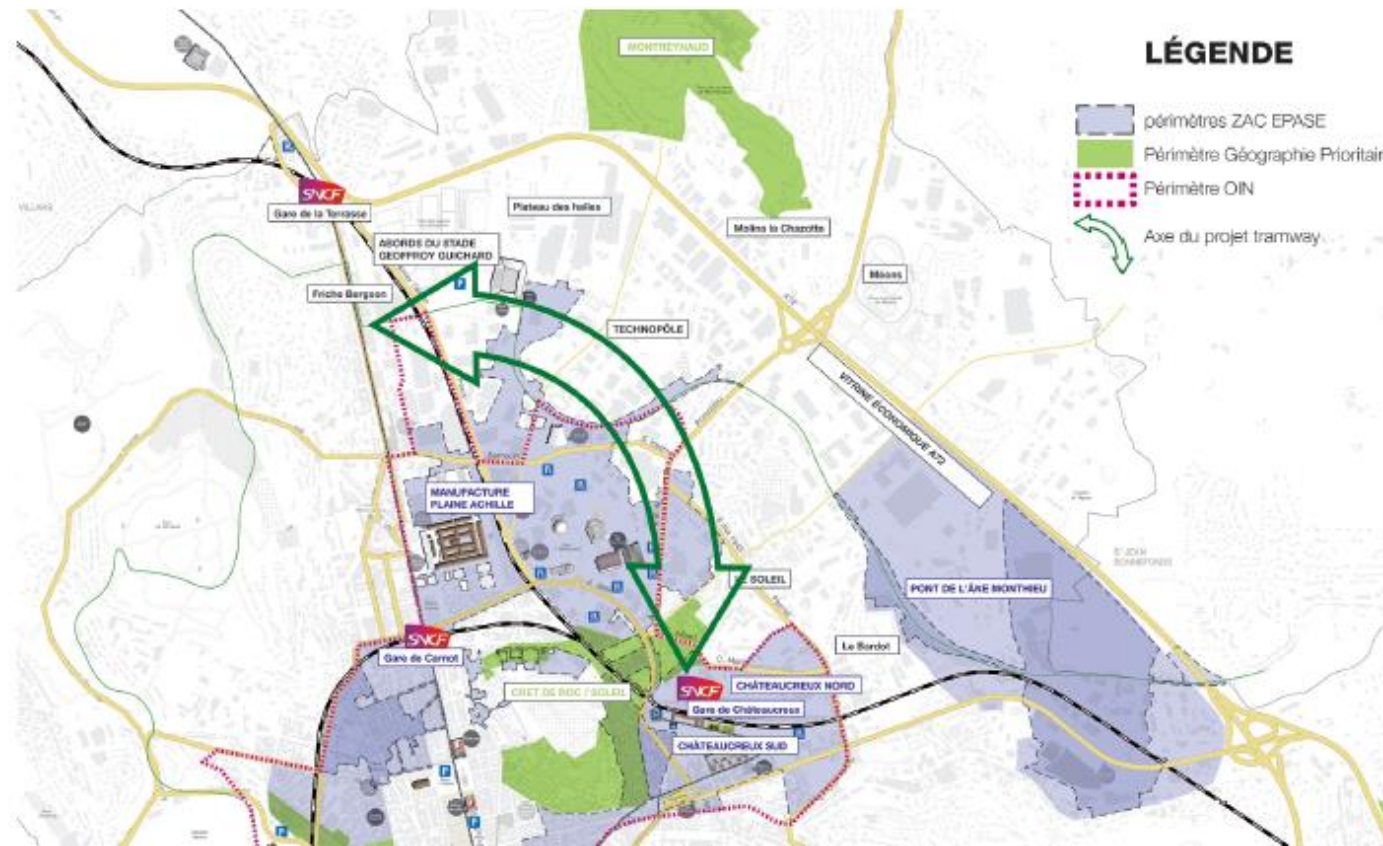
Au Sud des voies ferrées, le quartier s'articule autour d'un cœur tertiaire face à la gare, constitué d'ensembles de bureaux, commerces et services, accompagné de plusieurs programmes de logements avec un secteur en reconversion destiné à des opérations de logement collectif à l'Est, tandis que sur le secteur Chappe-Ferdinand les interventions visent la revitalisation de l'habitat ancien avec des opérations s'intégrant dans le tissu urbain du





quartier. Aujourd'hui, le quartier compte près de 100 000 m<sup>2</sup> de bâtiments neufs, principalement des bureaux mais aussi plus de 150 nouveaux logements.

Figure 2 : Localisation de la ZAC Châteaureux et de la ZAC Manufacture Plaine Achille au sein du quadrant Nord-Est

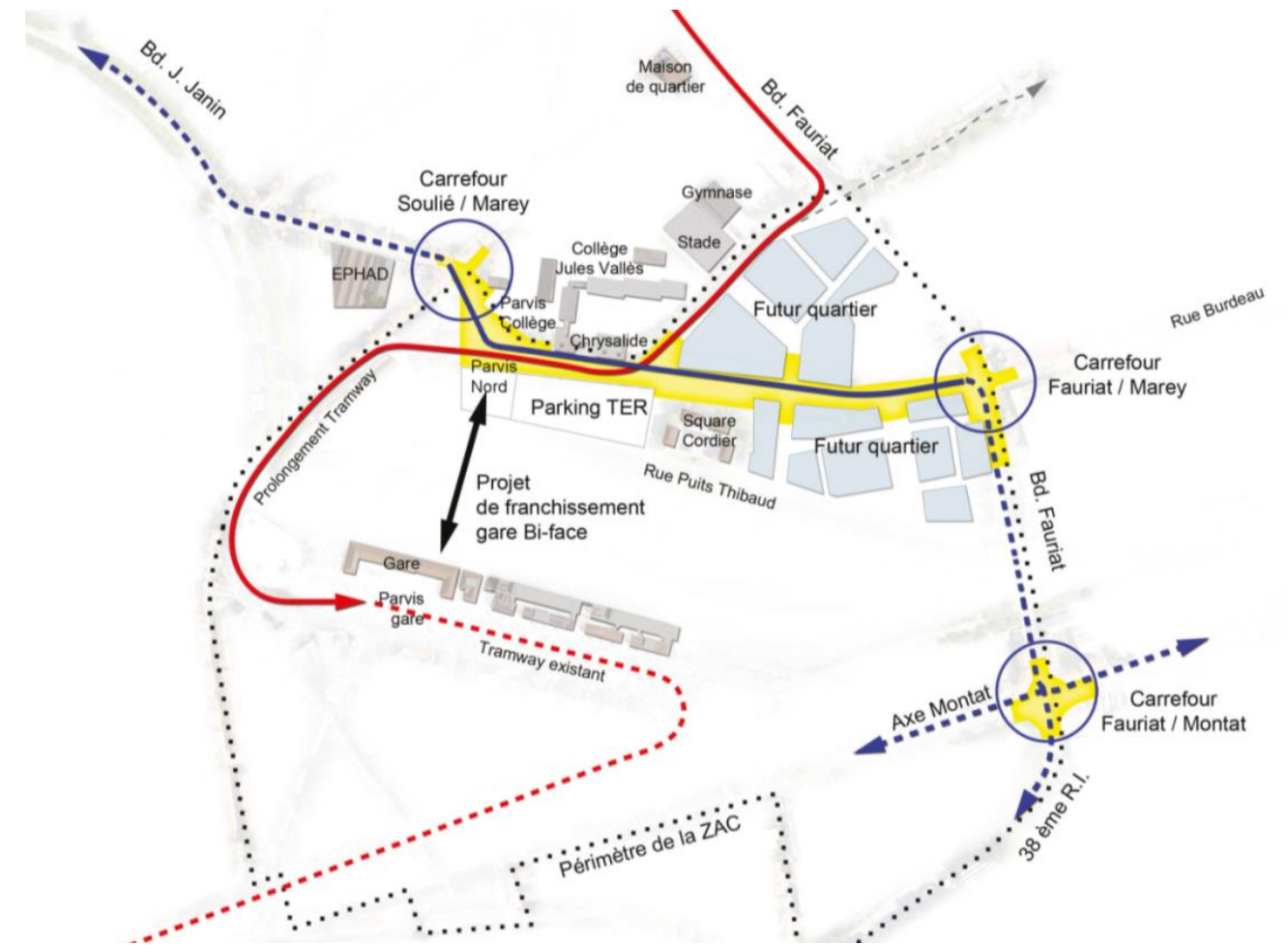


Le boulevard urbain du colonel Marey est inscrit dans la liste des équipements publics de la ZAC de Châteaureux. Son aménagement est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de Saint-Etienne Métropole.

Les objectifs du boulevard urbain du colonel Marey sont :

- d'aménager un boulevard urbain permettant une desserte en voiture efficace tout en favorisant des déplacements confortables aux piétons et deux roues, alternatifs au tout automobile,
- de créer un axe structurant qui s'inscrit dans le contexte urbain et les ambitions de la ZAC de Châteaureux.

Figure 3 : Schéma des deux opérations



**Cette opération, qui a démarré préalablement au projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway, se réalise indépendamment du projet de tramway.**

Le tracé du tramway empruntant la rue Colonel Marey sur une centaine de mètres, Saint-Etienne Métropole a souhaité confier à un même groupement la maîtrise d'œuvre des deux opérations de manière à ce que les projets soient compatibles entre eux.

**Pour autant, la réalisation du projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway se fera de manière indépendante. Bien que complémentaires, ces deux opérations ne constituent pas une unité fonctionnelle (le boulevard du colonel Marey n'a pas besoin du prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway pour fonctionner).**



### 2.3 La ZAC Manufacture Plaine Achille

La ZAC Manufacture Plaine-Achille comprend la transformation d'un site industriel, la création d'un parc technologique, universitaire et créatif, la création d'un parc urbain, la construction de nouveaux logements et le confortement - développement du secteur en matière d'équipements sportifs et culturels à l'échelle de l'agglomération et plus globalement du bassin de vie métropolitain.

L'aménagement d'un quartier créatif sur Manufacture-Plaine Achille doit permettre d'offrir les conditions optimales du renouveau de l'économie locale autour de l'innovation, du design et des nouvelles technologies.

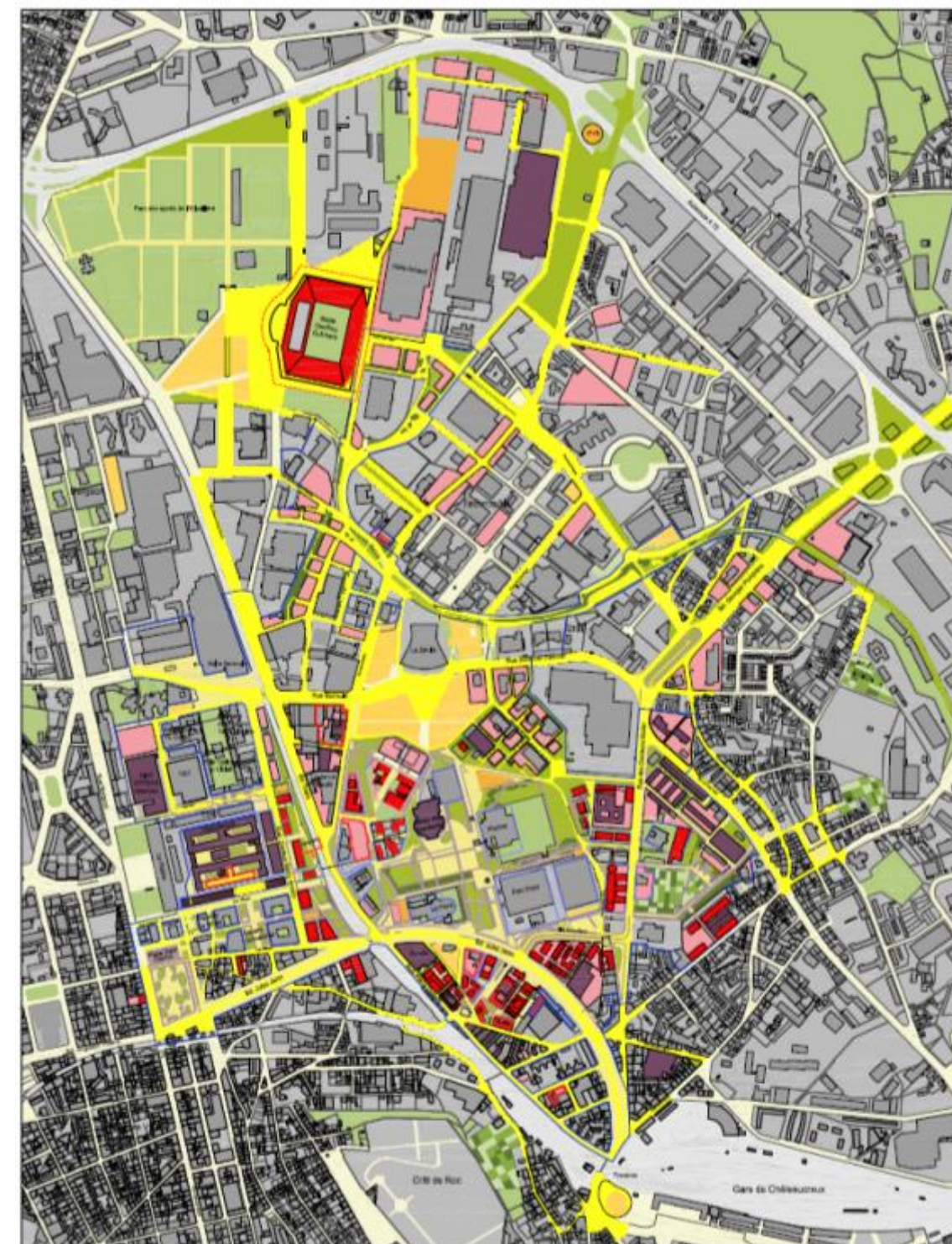
Les objectifs de ce projet sont :

- le développement urbain du secteur.
- de promouvoir la création et l'innovation en favorisant la constitution d'un écosystème d'entreprises dans les industries et les domaines d'excellence de Saint-Etienne
- de confirmer le rôle stratégique de ce pôle pour le rayonnement de l'agglomération stéphanoise en termes d'équipements universitaires et culturels, d'espaces publics et de services .

**Cet aménagement peut être réalisé même si le tramway ne se fait pas.**

**De même, l'opération tramway peut être réalisée de manière indépendante de l'aménagement de la ZAC Manufacture Plaine Achille.**

Figure 4 : Plan guide de la ZAC Manufacture Plaine Achille – mars 2012







## 2.4 La voie verte des confluences

Il s'agit d'un projet de création d'un itinéraire cyclable continu sur le territoire des agglomérations Lyon, Saint-Etienne Métropole, Vienne Agglo et la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) qui forment le Pôle métropolitain. Au-delà du produit touristique inhérent à cet itinéraire, la Voie verte des confluences permettra :

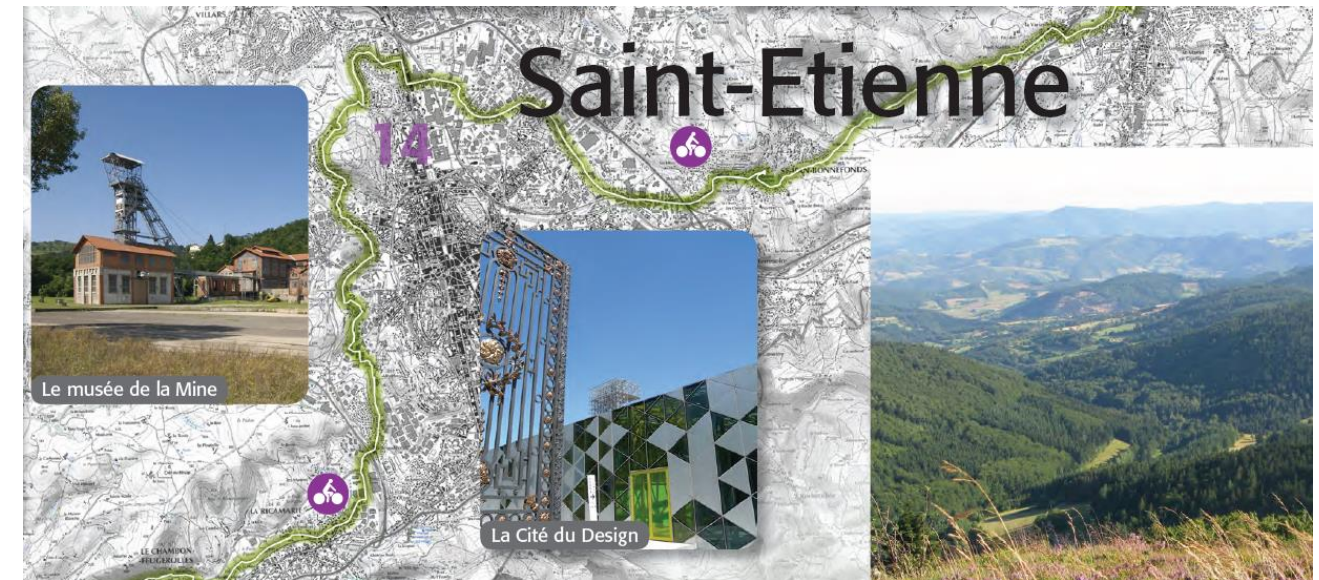
- de conforter la réalisation d'itinéraires de cyclotourisme nationaux et européens (connexion avec la Via Rhôna), et d'assurer leur maillage avec les territoires locaux,
- de répondre aux objectifs de différentes politiques portés par les agglomérations du Pôle métropolitain en matière d'environnement, d'aménagement du territoire, de tourisme et de loisirs, d'attractivité.

À Saint-Etienne, la voie verte des confluences empruntera notamment le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer de l'Etivallière qui n'est plus utilisée au sein du quadrant Nord-Est.

**De même que pour les autres opérations, les deux opérations « tramway » et « voie verte des confluences » sont deux opérations connexes mais qui peuvent être réalisées indépendamment l'une de l'autre et dont les objectifs sont différents.**

**Bien que complémentaires, le tramway permettra de se rendre jusqu'à cette voie, ils ne constituent pas une unité fonctionnelle au sens de la réglementation (chacun n'a pas besoin de l'autre).**

Figure 5 : Voie verte des confluences



Voie des confluences

## 2.5 Conclusion

Ainsi, au regard des paragraphes précédents, le prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway présente une indépendance fonctionnelle et ne s'inscrit donc pas dans un programme au sens du code de l'environnement.

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### Figures

Figure 1 : Tracé du projet	6
Figure 2 : Localisation de la ZAC Châteaureux et de la ZAC Manufacture Plaine Achille au sein du quadrant Nord-Est	7
Figure 3 : Schéma des deux opérations	7
Figure 4 : Plan guide de la ZAC Manufacture Plaine Achille – mars 2012	8
Figure 4 : Voie verte des confluences	9





# 3<sup>e</sup> LIGNE DE TRAMWAY



SAINT-ÉTIENNE  
MÉTROPOLE

